



COMUNE DI BOLOGNA

dicembre 2011

# DI NUOVO IN CENTRO

PROPOSTA PER UNA NUOVA PEDONALITA' DEL CENTRO CITTA'

## RELAZIONE DI PRESENTAZIONE DELLA PROPOSTA

### Indice

- 1 Obiettivi generali
- 2 Pedonalizzazioni: precedenti
- 3 Opportunità e problemi di oggi
- 4 Pedonalità: riqualificazione pedonale del centro storico
- 5 Interventi per la pedonalità
  - 5.1 Accessibilità sostenibile
  - 5.2 Qualità dello spazio pubblico
  - 5.3 Valorizzazione di distretti di attività
  - 5.4 Abitare sostenibile nel centro
- 6 Comunicazione e partecipazione



## 1. Obiettivi generali

Le *"Linee programmatiche di mandato 2011-2016"* presentate dal Sindaco in Consiglio comunale, sono il quadro di riferimento entro il quale trae spunto la proposta qui presentata; nel documento programmatico emergono diversi riferimenti espliciti ad un progetto di "progressive pedonalizzazioni diffuse" nella città, legate all'attuazione di politiche per realizzare una mobilità sostenibile in una città di alta qualità; si tratta di obiettivi riconducibili ad una visione che considera la bellezza (intesa come vivibilità e qualità dello spazio pubblico) come qualità distintiva della Bologna metropolitana e la mobilità sostenibile come pilastro della "svolta ecologica" della città.

L'obiettivo generale di questa elaborazione è quindi quello di migliorare le condizioni di qualità urbana e ambientale della città storica di Bologna, realizzando politiche integrate (della mobilità, della riqualificazione degli spazi pubblici, della tutela ambientale) per consentire ai cittadini/abitanti, stabili e temporanei, di fruire del centro nelle migliori condizioni di accessibilità utilizzando modi di fruizione "dolce" basate sulla pedonalità, sull'uso della bicicletta e del mezzo pubblico, realizzando un sistema di accesso sostenibile e integrato, facilmente comunicabile e comprensibile e quindi una città più lenta, silenziosa e respirabile.

La proposta è stata elaborata dall'Amministrazione e si basa sulla conoscenza dei dati relativi alla utilizzazione e all'accesso nel centro della città, ma anche sulla memoria e sulla valutazione di precedenti esperienze.

Si è voluto lavorare su una prospettiva di integrazione tra le diverse visioni relative alla accessibilità, alla valorizzazione del centro storico come bene architettonico e a quella del centro come luogo di attività e di intensa fruizione, alla tutela dell'ambiente. Per questo la proposta è stata elaborata da un gruppo di lavoro interno alla amministrazione comunale, che si è confrontato in maniera costante con gli Assessori Andrea Colombo e Patrizia Gabellini e con la Giunta, da luglio a novembre 2011. Il gruppo di lavoro è stato coordinato da Francesco Evangelisti (settore Piani, programmi e progetti strategici) e ha visto la partecipazione diretta di Cleto Carlini, Carlo Michelacci, Giancarlo Sgubbi (settore Mobilità sostenibile), Chiara Manaresi (coordinamento interventi Spazio Pubblico), Giovanni Ginocchini (Urban Center Bologna), Giovanni Fini (settore Ambiente ed energia), oltre a quella del personale di tutte le strutture organizzative sopra citate. La proposta sarà sviluppata nei prossimi mesi sul piano tecnico, recependo e verificando le suggestioni e le proposte che usciranno dal confronto pubblico.

La proposta è aperta, ma contiene una prima serie ordinata di idee e di soluzioni concrete da discutere in un confronto che si vuole serrato per poter passare alla fase di esecuzione dei provvedimenti in un tempo ragionevolmente breve. L'amministrazione ritiene che sia decisivo stabilire tempi di attuazione legati a concrete ipotesi di fattibilità delle singole azioni da realizzare, e che questi tempi siano stabiliti come esito della discussione pubblica sulla proposta.

Vivibilità e abitabilità sono le qualità "europee" della città nelle quali Bologna vuole produrre innovazione: la proposta è stata denominata "di nuovo in centro", consapevole della complessità della dimensione urbana di oggi, sapendo che la città è molto più del suo centro, ma che dal centro è necessario partire per migliorare la città nel suo insieme. Una sfida ambiziosa che ha bisogno del contributo di tutta la città per potere essere vinta, per produrre le trasformazioni necessarie per goderne di più, tutti e per farla apprezzare sempre più ad altri.

## 2. Pedonalizzazioni: precedenti

Si intendono, per pedonalizzazioni, quelle azioni di regolazione dei modi di accesso alla città che ne riservano l'uso al pedone. Una pedonalizzazione può variare a seconda della estensione della parte di città interessata e delle modalità con cui la riserva d'uso al pedone è regolata. Le pedonalizzazioni riconoscono una esigenza di diminuire l'impatto del mezzo di trasporto meccanizzato soprattutto nelle parti storiche delle città, i "centri storici" nati prima dell'affermazione dell'automobile o comunque dei veicoli a motore come mezzo di trasporto dominante nella città.

Nel caso della Bologna della seconda metà del secolo scorso diverse iniziative di pedonalizzazione sono state realizzate. Alla fine degli anni '60 la pedonalizzazione di via D'Azeglio e piazza Maggiore apre la stagione in maniera simbolica, generando importanti conseguenze sul modo di utilizzare e percepire il centro.

Ha sicuramente a che vedere con il successo di quella prima iniziativa il referendum del 17 giugno 1984, in occasione del quale il 70 per cento dei votanti si pronunciò per la chiusura progressiva del centro storico: in seguito fu allungata la fascia oraria di divieto all'accesso in alcune strade e pedonalizzato il sabato e la domenica l'asse centrale via dell'Indipendenza-Bassi-Rizzoli.

Il 18 novembre 1988 viene adottato un vero piano del traffico, un provvedimento complessivo di riorganizzazione del traffico *"fondato sulla drastica riduzione dell'auto privata nel centro storico, il potenziamento del trasporto pubblico e la dotazione di ampie zone pedonali"*, come scrisse Antonio Cederna su Repubblica il 20 dicembre 1988, raccontando la presentazione del sindaco Imbeni e del professor Bernard Winkler, l'urbanista tedesco a cui l'amministrazione aveva affidato la redazione del piano. In quella occasione Winkler *"ha detto cose che è sempre utile ascoltare: che l'uso del mezzo privato cui i cittadini sono oggi costretti è patologico, e la pretesa di mobilità si risolve in paralisi; che il centro storico è incompatibile con gli attuali tassi di circolazione, ed è del tutto impossibile adeguarlo alle automobili (ci provarono decenni fa gli sventratori con risultati disastrosi, come è ben noto) perché sarebbe la distruzione fisica del tessuto antico: è viceversa il traffico motorizzato che va adeguato al centro storico, ossia ridotto e selezionato a vantaggio dell'ambiente, della residenza, della godibilità del patrimonio architettonico e della stessa libertà di movimento e di incontro della gente. Infine, che la compresenza del mezzo privato e del mezzo pubblico produce solo caos e stasi. Il mezzo pubblico può riacquistare competitività ed efficienza solo se si limita severamente il primo: si sa che lo spazio occupato dagli spostamenti del mezzo pubblico è percentualmente otto volte minore di quello occupato dalle auto private"*.

Il piano "Winkler" si basa sulle esperienze già allora in atto in alcune città europee (dall'intervento pioniero di Copenhagen negli anni '50, al centinaio di zone pedonali fino ad allora già istituite in Germania), considerando gli effetti positivi da esse determinate: diminuzione dell'inquinamento, riduzione degli attraversamenti radiali, aumento della residenza e incremento del commercio.

Il piano prevedeva una attuazione graduale: prima la realizzazione di canali preferenziali per i mezzi pubblici e parcheggi scambiatori dove lasciare l'auto e prendere il bus, nella prima periferia, mentre nel centro storico era prevista la realizzazione di aree di sosta riservata ai residenti, ai veicoli operativi, eccetera. Poi era prevista la pedonalizzazione di via dell'Indipendenza e di via dell'Archiginnasio, e la limitazione dell'accesso delle auto entro la cerchia del Mille, dalle ore 7 alle 20. Per quanto riguarda il trasporto pubblico, il piano prevedeva un sistema di trasporto

attrezzato con particolari marciapiedi nella zona pedonale centrale (l'Azienda trasporti varò allora un piano di investimenti per introdurre filobus sulle principali linee).

La limitazione al traffico privato sarebbe poi stata estesa su tutte le strade comprese entro i viali di circonvallazione alcuni mesi dopo l'avvio del progetto.

La conclusione che Cederna traeva era quella che *"è ancora una volta Bologna a insegnare qualcosa alle altre città italiane. Tra gli anni Sessanta e Settanta (e ricordiamo gli assessori Giuseppe Campos Venuti e Pierluigi Cervellati) fu messo un limite alla crescita, fu realizzata una periferia rispettosa degli standards urbanistici, fu risparmiata la collina e fu avviato il risanamento conservativo del centro storico; un autentico contributo italiano alla cultura urbanistica europea. Oggi è la volta della regolazione del traffico, con l'esaltazione del trasporto pubblico sull'auto privata, nemica dichiarata della vivibilità urbana"*.

Il piano "Winkler" non fu attuato in maniera integrale e venne progressivamente integrato negli strumenti di pianificazione della mobilità varati negli anni '90 e nei primi 2000, fino ad arrivare al complesso delle regole attualmente in vigore, che deriva dall'applicazione del Piano Generale del Traffico Urbano oggi in vigore, approvato nel 2006.

La osservazione di città europee che hanno adottato nel tempo politiche di regolazione del traffico finalizzate ad una maggiore qualità urbana è utile per determinare quelle più adatte ad una città come la nostra: da Copenhagen a Monaco, da Zurigo a Friburgo, fino alle più recenti esperienze italiane di Ferrara e Firenze è utile stabilire confronti su obiettivi, modalità ed esiti delle pedonalizzazioni. Questo lavoro andrà opportunamente sviluppato nella successiva fase di elaborazione di questa proposta.

### **3. Opportunità e problemi di oggi**

Bologna ha un centro vivace, pieno di attività e di persone, che può e deve migliorare mantenendo le specificità che la rendono unica.

Il centro è attraente (ci si va per vedere/incontrare persone, per acquistare prodotti e vedere negozi, per mangiare e bere, per imparare, per ricrearsi, per accedere a servizi pubblici, per la cura del corpo, per turismo) e abitabile (in centro si abita): 3 parchi e 17 giardini di vicinato, 2.800 esercizi commerciali di vicinato, 80 supermercati, 70 edicole, 700 pubblici esercizi, 52 musei e 47 biblioteche, 284 cartigli descrittivi di altrettanti edifici monumentali, 20 scuole superiori e 20 dell'obbligo, 57 luoghi per lo spettacolo e l'intrattenimento, 48 strutture alberghiere.

La Tavola 1 ("un centro vivace") rappresenta in maniera sintetica queste informazioni; abbiamo concepito questa rappresentazione come fotogramma di un processo in continua evoluzione; abbiamo evidenziato immagini estratte dai diversi data base nei quali sono contenute le informazioni a nostra disposizione, compilati e aggiornati da differenti unità della amministrazione comunale. E' una tavola aperta, sulla quale impostare e continuare un lavoro di confronto dentro all'amministrazione e tra amministrazione e città. Accanto a dati statici che rappresentano la presenza di determinate sedi di attività devono comparire dati che raccontano i flussi, il modo in cui queste sedi sono utilizzate e il modo per arrivarci.

Il centro storico, la parte di città inclusa nei viali di circonvallazione, ha oggi 53.000 abitanti, 45.000 visitatori "occasional", 20.000 persone che vi abitano senza risiedere, 65.000 persone vi entrano ogni giorno per motivi di studio e lavoro.

E' un centro molto grande: entro le antiche mura sono compresi 400 ettari di città (500 a Venezia, 250 a Vienna e 200 a Barcellona).

Nel centro si osservano sintomi di disagio: sporcizia, mancanza di cura per lo spazio pubblico, mancanza di rispetto delle regole di convivenza.

La Tavola 2 illustra le attuali regole di accesso al centro:

- regole che riguardano i sistemi di trasporto pubblico: linee di transito e corsie riservate ai bus con sistemi di controllo, distribuzione dei luoghi di accesso ai servizi taxi, bike e car sharing;
- regole che riguardano l'accesso dei mezzi privati: tre diverse zone a traffico limitato e due differenti tipi di aree pedonali, i percorsi ciclabili individuati come preferenziali.

Queste regole sono spesso oggetto di abuso, da parte di automobilisti e motociclisti: accessi incontrollati, velocità eccessive, sosta selvaggia; gli accessi di auto e moto alla "zona a traffico limitato" sono molto numerosi: 48.000 auto e 16.700 moto entrano ogni giorno nella ZTL; 199.000 passeggeri salgono o scendono dal bus in fermate nella ZTL; 32.000 sono le auto di residenti autorizzate ad entrare e parcheggiare (che sono circa il 33% dei veicoli accedenti alla ZTL); dal 2000 al 2010 nella sola T sono stati registrati 482 incidenti stradali, il 70% dei quali ha visto coinvolta almeno una moto, il cui traffico rappresenta d'altra parte il 60% dei transiti nella T; gli incidenti hanno provocato la morte di 2 pedoni e oltre 600 feriti, tra i quali 184 pedoni.

La sosta delle auto e delle moto occupa molto spazio e non risolve i conflitti tra le differenti esigenze degli abitanti e degli utilizzatori del centro: un fenomeno esteso di sosta "morta" ostacola l'uso dinamico degli spazi dedicati alla sosta sulla strada e nelle strutture. La Tavola 3 illustra l'attuale offerta nel centro: nella ZTL sono disponibili 9.181 posti auto su strada: 6.647 per sosta a pagamento, 1.223 riservati ai residenti, 440 riservati handicap, 369 riservati carico/scarico, 502 riservati altre motivazioni. Il totale della offerta di sosta gratuita su strada per residenti è pari a 7.870 posti auto, mentre i permessi rilasciati a residenti sono 32.138: un posto auto ogni quattro auto autorizzate.

I ciclomotori hanno a disposizione 5.577 stalli, mentre le rastrelliere offrono sostegno a 1.722 biciclette.

I posti auto disponibili nelle sette strutture che consentono l'accesso a piazza Maggiore a piedi o in autobus in tempi ragionevoli (meno di 20 minuti) sono oggi 3.698. Le strutture più utilizzate sono VIII Agosto (55%), Staveco (50%) e Tanari (35%); quelle meno utilizzate Nuovo Carracci e Sferisterio (10%), Riva Reno (15%) e Zaccherini-Alvisi (20%).

Il centro è inquinato dal traffico: forte rumore (la metà della popolazione residente è esposta ad emissioni superiori a 65 decibel) e cattiva qualità dell'aria (le giornate di superamento del limite giornaliero relativo alle polveri sottili Pm10 è in calo rispetto al 2006, ma sempre sopra il limite di 35 superamenti/anno, ad oggi siamo a 50 superamenti nel 2011; a fronte di un significativo calo nei flussi veicolari su strade come via Belle Arti, si è registrato un conseguente significativo calo nelle concentrazioni di benzene e, più in generale, nelle emissioni di inquinanti - rilevazioni su aree pedonali come via Zamboni o di traffico veicolare molto limitato dimostrano che le concentrazioni di benzene subiscono un calo drastico).

La discontinuità nei percorsi pedonali e le barriere architettoniche, gli oggetti che ingombrano i percorsi, talvolta per difenderli dalle auto troppo invasive comunicano sensazioni lontane dalla comodità e dal comfort che dovrebbe caratterizzare lo spazio pubblico.

Un rilievo degli oggetti che occupano inutilmente lo spazio pubblico ha portato alla individuazione di 1.200 oggetti, nella sola zona interna alla "cerchia del Mille". Sono

stati eseguiti 450 interventi di rimozione di questi oggetti; si tratta di interventi sulla segnaletica stradale, sulla cartellonistica di indicazione, su armadietti e volumi tecnici, di rimozione di ostacoli o elementi pericolosi, piccole sistemazioni di pavimentazioni. I cassonetti per la raccolta dei rifiuti nella ZTL sono oggi 1.523 e occupano uno spazio di circa 3.500 mq; spesso sono punti di accumulo di immondizie che, assieme all'imbrattamento dei muri, fanno percepire il centro come sporco e maltrattato. La Tavola 4 illustra, a due differenti scale, le discontinuità nei percorsi pedonali e le barriere che li rendono talvolta scomodamente percorribili. In scala 1:2.000 è rappresentata la rete dei percorsi pedonali attuali entro la "Cerchia del mille", con l'individuazione di tutte le discontinuità e delle barriere architettoniche. In scala 1:500 è rappresentato l'esito di una operazione di rilievo puntuale di tutti gli oggetti che oggi occupano lo spazio pubblico in una zona circoscritta del centro, attorno alle vie Galliera e Nazario Sauro.

#### **4. Pedonalità: riqualificazione pedonale**

Per affrontare e risolvere questi problemi e confermare/incentivare le caratteristiche di vivacità e abitabilità del centro l'Amministrazione intende attivare un percorso condiviso di cambiamento, di responsabilizzazione di tutti (rispettare le regole, curare lo spazio comune, modificare comportamenti) per la riqualificazione pedonale del centro storico.

Lo sviluppo della pedonalità come qualità antica e nuova della città è l'obiettivo generale di un progetto di interventi e di azioni per il centro storico. La pedonalità è una qualità che la struttura urbana della città antica consente di sviluppare affidandosi prima di tutto al sistema dei percorsi porticati, che sono il punto di partenza per la realizzazione di un sistema continuo di percorsi continui e privi di barriere architettoniche. Parlare di pedonalità invece che di pedonalizzazione significa sottolineare che l'obiettivo è quello di recuperare e sviluppare una caratteristica determinante della città storica (quella, appunto, di essere comodamente percorribile a piedi), una qualità che tutta la città deve avere; per la realizzazione di un alto grado di pedonalità è necessario anche realizzare pedonalizzazioni, ma queste hanno senso solo se opportunamente e correttamente integrate ad altre politiche.

Il progetto "Di nuovo in centro" propone la realizzazione di un'area "ad alta pedonalità" nel nucleo più antico e denso della città, corrispondente per larga parte alla "Cerchia del mille". In questa area, sul modello diffuso in tante città europee, si applicano regole che, tutta la settimana e durante l'intera giornata, consentono l'accesso alle auto e alle moto dei soli residenti, al trasporto pubblico sugli assi portanti, ai taxi e ai mezzi operativi in orari strettamente definiti. Nell'area ad alta pedonalità, dunque, il pedone e il ciclista godono di percorsi continui, aria più pulita, maggiore silenzio e sicurezza stradale, spazio pubblico riqualificato.

Le restrizioni attivate su scala più ampia consentiranno di confermare e tutelare maggiormente le aree pedonali già esistenti, protette da fittoni mobili, ma anche di realizzare nuove strade e piazze pedonali all'interno del centro, in aree che non consentirebbero la sicura fruibilità pedonale o in luoghi oggetto di particolari politiche di valorizzazione culturale, commerciale, architettonica o di aggregazione sociale. In esse il pedone è sostanzialmente libero di camminare e sostare in sicurezza anche in mezzo alla strada.

La "T" avrà una regolamentazione che segue i ritmi di vitalità del centro. Durante la settimana, quando il centro è frequentato soprattutto per motivi di lavoro e servizio,

sarà garantita la possibilità di accesso con mezzi pubblici ma "ecologici" (filobus elettrici o bus a metano). La "T" diventerà invece completamente pedonale in tutti i week-end, per sottolinearne il diverso modo d'uso legato agli acquisti e alla fruizione per il tempo libero; in quest'ottica l'apertura straordinaria a pedoni e bici evolverà a modo normale di vivere il cuore della città il sabato e la domenica, mentre i T-days saranno eventi periodici in occasione di particolari momenti (feste, fiere, etc...). La chiusura settimanale della T, uno spazio di circa 20.000 mq, comporterà la riduzione di circa 260 t di CO2 prodotte ogni anno.

L'insieme di area ad alta pedonalità, piazze e strade pedonali e T misura 130 ettari sui 400 dell'intero centro, pari a circa il 32%.

Nella parte rimanente del centro, all'interno dei viali, l'accesso dei veicoli a motore è soggetto alle restrizioni già previste dall'attuale Piano del Traffico per la Zona a Traffico Limitato (dalle 7 alle 20 tutti i giorni escluso il sabato).

Le strade interessate alla nuova disciplina sono rappresentate con colori diversi nella tavola 5, dove è anche contenuto uno schema delle regole distinte per i diversi "utenti".

## **5. Interventi per la pedonalità**

L'istituzione condivisa di nuove regole d'uso delle strade consente di avviare la realizzazione di interventi che il progetto individua come decisivi per la realizzazione dei suoi obiettivi di qualità. Si tratterà di interventi che dovranno sempre integrare diverse prospettive:

- quelle dell'accessibilità;
- quelle della qualità ambientale e urbana;
- quelle del sostegno alle attività di servizio ed economiche.

### **5.1 Accessibilità sostenibile**

Per quanto riguarda l'accessibilità al centro gli interventi proposti riguardano il sistema del trasporto pubblico e l'offerta di altri sistemi di mobilità sostenibile.

La qualità e l'efficienza del sistema di trasporto pubblico si perseguono con interventi di rinnovamento e selezione della flotta che circola nel centro (nella direzione di mezzi meno inquinanti e più adeguati alle caratteristiche dello spazio urbano centrale) e con la introduzione di modifiche alla circolazione dei bus che alleggeriscano la loro presenza nei punti più critici (sotto le Due torri e su via Indipendenza, ad esempio), senza diminuire l'accessibilità al centro nel suo insieme.

La tavola 6 illustra tre simulazioni di modifica di percorsi bus nella zona centrale (le attuali linee 19, 25 e 27): la realizzazione di queste modifiche e il completamento della relativa filoviarizzazione porta ad una diminuzione dei passaggi da via Rizzoli dai 1.800 bus giornalieri odierni a 1.200, e al dimezzamento delle corse su via San Vitale e strada Maggiore (con volumi di traffico ridotti da 600 a 300 bus giornalieri); nella situazione a regime (realizzabile entro fine 2013) tutti i bus che passano sotto le due torri possono essere ecologici.

Il sistema di trasporto pubblico deve essere integrato ad una nuova e più diffusa offerta di servizi per la mobilità sostenibile: sistema ferroviario, taxi, un nuovo

sistema di bike sharing (1.000 bici pubbliche a noleggio gratuito in centro), car sharing, stazioni di ricarica mezzi elettrici.

La tavola 7 illustra le "stazioni della mobilità sostenibile", ovvero i luoghi nei quali sarà possibile accedere a questi servizi, anche scambiando i diversi modi di accesso impiegati. Queste stazioni sono molto diffuse su tutto il centro; in alcuni punti hanno una particolare concentrazione e dovranno essere oggetto di importanti progetti perché i luoghi che le ospitano possano essere organizzati in maniera ottimale dal punto di vista funzionale, garantendo altresì la tutela e la valorizzazione del contesto architettonico.

La tavola 8 rappresenta gli interventi che devono essere progettati e programmati per la realizzazione di una diffusa accessibilità ciclabile, che consenta ai ciclisti di accedere in sicurezza alla zona centrale dove potranno circolare liberamente, anche contromano in alcune strade non interessate da quantità significative di veicoli, grazie alla diminuzione del traffico (la zona ad alta pedonalità e anche, in questo senso ad alta ciclabilità, nel reciproco rispetto); l'accesso avverrà dalle principali piste ciclabili radiali che confluiscono sull'anello ciclabile dei viali in corso di progettazione, che fungerà da vera e propria "tangenziale delle biciclette" smistando i flussi da/per il centro.

Per risolvere i problemi relativi alla sosta è necessario un nuovo sistema di governo che faccia affidamento a parcheggi di attestamento al centro potenziati e ben collegati, anzitutto rendendo quelli esistenti più efficaci rispetto ad una strategia complessiva e più efficienti dal punto di vista della loro effettiva utilizzazione, e in secondo luogo realizzando a nord e a sud del centro nuove strutture, alla Staveco e nell'area Hera.

La tavola 9 illustra uno schema di funzionamento del sistema che riguarda l'accesso per chi viene da fuori e si reca in centro per svolgere la propria attività o per ragioni occasionali: le sette strutture esistenti (e i due interventi previsti) sono messe in relazione alle strade di accesso dall'esterno e sono analizzate per le possibilità di interscambio con i sistemi bus e taxi e per i percorsi di accesso al centro; nella situazione attuale tutti questi parcheggi permettono di accedere a piedi a piazza Maggiore con tempi compresi tra i 10 e i 20 minuti. I due parcheggi di previsione sono legati alla attuazione di due interventi di riqualificazione urbanistica delle aree ex Officine del gas (sede Hera) e ex Staveco; si tratta di interventi che possono essere attuati sia come esito finale di quelle trasformazioni (già previsti negli strumenti di pianificazione) sia in modo provvisorio, in tempi ragionevolmente brevi.

La sosta nel centro città verrà riorganizzata in armonia con le regole di accesso, con attenzione agli obiettivi di qualità urbana stabiliti: alcuni nuovi parcheggi pertinenziali (Baraccano e Porta Saragozza) e il riordino di piazza Roosevelt (con l'obiettivo di ridurre l'impatto della sosta di servizio oggi presente) contribuiranno ad alleviare le problematiche di sosta per i residenti e per le attività del centro.

La tavola 9 contiene anche l'indicazione delle strutture nelle quali sono sistemati parcheggi pertinenziali, con la localizzazione di due nuovi parcheggi realizzabili a servizio dei residenti nel centro e la zona attorno alla quale riorganizzare la sosta per le moto di chi accede alla zona ad alta pedonalità.

Per quanto riguarda la sosta "operativa" finalizzata alla gestione della logistica a servizio delle attività nel centro si prevede la revisione delle categorie che accedono, differenziate sulla base della compatibilità ambientale, la introduzione delle fasce orarie di accesso a tutta la ZTL differenziate per compatibilità ambientale dei veicoli, la revisione delle tariffe, l'ottimizzazione dei percorsi (con incremento dei carichi per ciascun vettore) e dell'uso degli stalli di carico/scarico e la contestuale eliminazione



della sosta in doppia fila, lo sviluppo di politiche coordinate finalizzate ad agevolare la consegna delle merci agli acquirenti a domicilio o esternamente alla ZTL.

## 5.2 Qualità dello spazio pubblico

La riorganizzazione delle modalità di accesso e sosta è finalizzata alla realizzazione di obiettivi di qualità urbana, che verranno conseguiti con l'attuazione di progetti di riqualificazione di differente entità, da parte del Comune, di cittadini organizzati o di altri operatori economici.

Già in questa fase di proposta è possibile individuare la necessità di alcuni interventi estesi di riorganizzazione dello spazio pubblico, da realizzare nei luoghi "cerniera" individuati come particolarmente significativi dal punto di vista funzionale in relazione alle modalità di accesso al centro e di interscambio tra mezzi e servizi di mobilità. I luoghi individuati (le piazze Malpighi, XX Settembre, Aldrovandi, dei Tribunali, via Augusto Righi, porta Saragozza, piazza Roosevelt) sono destinati a cambiare il ruolo che svolgono nel sistema di accesso al centro e nel contempo a garantire una elevata qualità fruitiva e una corretta valorizzazione del paesaggio urbano storico. Altri interventi devono riguardare luoghi di grande valore architettonico-ambientale che vengono "liberati" dalla presenza eccessiva di mezzi che oggi li rendono non fruibili (la zona attorno all due torri, alcune piazze attorno alle porte, via Galliera...).

Interventi più piccoli ma di importanza assolutamente strategica per la pedonalità sono i "microinterventi" che consentiranno invece di realizzare l'obiettivo della continuità e dell'abbattimento delle barriere architettoniche nello spazio pubblico, attraverso la progettazione di piccoli interventi diffusi già individuati (vedi tavola 4) e da programmare in relazione alle risorse disponibili; la progettazione di questi interventi di "bonifica" consentirà poi di avviare l'uso del *Manuale di gestione dello spazio pubblico nel centro storico*, che consentirà di eliminare progressivamente gli oggetti incongrui, armonizzando tutti gli elementi di arredo in relazione alle esigenze di tutela e valorizzazione e d'uso individuate.

La tavola 10 contiene una prima individuazione degli interventi necessari, illustrando in maniera sintetica e preliminare alcuni interventi (quelli per il miglioramento della percorribilità di via Oberdan o dell'accesso al Liceo Minghetti); per il successo di questa operazione complessa e diffusa sarà decisiva la collaborazione tra amministrazione e soggetti interessati alla relazione di singoli interventi; da questo punto di vista la recente approvazione del regolamento comunale per l'attivazione di "microprogetti di miglioramento dello spazio pubblico" consentirà di attivare risorse private per la realizzazione di questi obiettivi condivisi di qualità.

In una accezione ampia della qualità "pedonale" dello spazio pubblico, sono stati considerati altri aspetti che incidono sulla fruibilità e sul comfort della città, quali i servizi igienici di uso pubblico e il sistema di orientamento e indirizzamento dei pedoni.

Il progetto di un "sistema integrato di servizi igienici" (sinteticamente rappresentato nella tavola 11) prevede la realizzazione di nuovi servizi igienici di uso pubblico, di differente tipologia, localizzati in punti significativi che devono essere considerati integrativi dell'offerta diffusa legata alla presenza di attività che offrono questo servizio come integrativo di quello ordinariamente svolto.

Un nuovo sistema di orientamento e indirizzamento dei pedoni che accedono al centro è necessario per cittadini e turisti che sono chiamati a modificare alcune delle proprie abitudini di accesso e quindi devono essere correttamente indirizzati; alcune prime ipotesi di intervento, rappresentate nella tavola 12, sono state verificate per essere realizzate facendo leva su oggetti che già impegnano lo spazio pubblico, utilizzandoli per le loro potenzialità "comunicative" in una logica di coordinamento dell'immagine e dei messaggi: le fermate del bus costituiscono un sistema riconosciuto e diffuso di comunicazione, che può essere integrato di questo nuovo compito, assieme ad altri sistemi di indicazione analogica e digitale.

### **5.3 Valorizzazione di distretti di attività**

Nel centro della città si possono individuare parti caratterizzate da una specifica e riconoscibile offerta di attività, da valorizzare con azioni integrate di diverso tipo (interventi di riqualificazione fisica ma anche interventi di incentivazione di attività culturali o ricreative o commerciali...); in questi "distretti" l'integrazione dei progetti di mobilità, ambiente, commercio e cultura può contribuire a rendere il centro ancora più vivace e attrattivo.

I distretti per ora individuati sono quelli della T (commerciale), della zona Universitaria attorno a via Zamboni (culturale), del Ghetto (artigianale), della Manifattura delle Arti (artistico), del Quadrilatero (commerciale) e del Pratello - San Francesco (ritrovo); la individuazione precisa delle aree interessate sarà oggetto di approfondimenti e di confronto con i soggetti che quelle aree animano e abitano. La tavola 13 si limita a darne una prima individuazione utilizzando come base cartografica proprio la tavola 1, che conteneva le attività che con questo tipo di progettazione si intendono ulteriormente sviluppare. Tre schede specifiche cominciano ad individuare obiettivi e progetti da sviluppare per tre distretti.

### **5.4 Abitare sostenibile nel centro: progetto sperimentale Ambiente Vitale**

Oltre ai distretti un'altra azione basata su iniziative di trasformazione non fisica (o non solo fisica) riguarda la sperimentazione di pratiche d'uso finalizzate all'abitare sostenibile del centro, nella zona di San Vitale: raccolta sperimentale di rifiuti differenziati porta a porta, pratiche di mobilità sostenibile, di gestione comune di spazi pubblici. Si tratta di un intervento sperimentale per sondare la disponibilità degli abitanti a costruire nuove relazioni...

Associando le immagini relative ai luoghi da riqualificare come cerniera e per il valore storico-ambientale, ai microinterventi di riqualificazione dello spazio pubblico, alla valorizzazione di distretti, si intravede quale possa essere l'esito complessivo del progetto di "nuova pedonalità" del centro che si propone: un centro più abitabile, dotato di alti livelli di accessibilità e comfort, che sia il contesto all'interno del quale si continuino a sviluppare quelle caratteristiche di vivacità così peculiari di Bologna. Un centro migliore per chi lo visita e per chi lo abita ma anche per chi vi lavora offrendo servizi.

## **6. Comunicazione e partecipazione**

Un progetto così ampio e strategico deve poter coinvolgere in maniera significativa la città per poter essere effettivamente realizzato. La "vivacità" è frutto della collaborazione e della dialettica tra tutti i soggetti pubblici e privati che agiscono e vivono il centro; e il centro di Bologna è ricco di buone pratiche di collaborazione fra attori diversi (cittadini, commercianti, associazioni, istituzioni, ecc) che devono essere valorizzate e diffuse per contribuire al rilancio della città intera.

Della proposta fa quindi parte anche l'ipotesi di organizzazione di un percorso di confronto che chiamerà istituzioni, associazioni e cittadini a confrontarsi sulle scelte che in esse sono delineate e che durante il percorso prenderanno la forma di un progetto/programma.

La prima ipotesi di lavoro prevede una fase di consultazione/progettazione, organizzata attivando soggetti diversi con iniziative che siano le più adatte a loro. Un tavolo dei rappresentanti (associazioni di portatori di interesse, istituzioni etc...), alcuni laboratori territoriali con i cittadini (riferiti ai Quartieri o ai distretti), una piattaforma di discussione web sono tre possibili ambiti/strumenti di lavoro da strutturare e organizzare.

Queste attività affiancano e non sostituiscono le forme istituzionali di discussione proprie degli organi di governo e di decentramento del Comune, che saranno comunque coinvolti e potranno fornire anche in quei tavoli il loro contributo.

Il percorso dovrà avere inizio a gennaio 2012 ed essere concluso entro aprile 2012.

L'amministrazione ha ipotizzato di coinvolgere nella progettazione e nella attuazione di questo percorso Urban Center Bologna, Comitato da essa partecipato e presieduto che si occupa per statuto di comunicazione e discussione dei progetti che incidono sulla costruzione dello spazio urbano: Urban Center può vantare ormai una significativa esperienza di progettazione e gestione di laboratori partecipativi che potrà essere messa a frutto nella articolata discussione della proposta "Di nuovo in centro".

Alla fine di questa fase verrà elaborato il progetto/programma nella sua forma definitiva e partirà l'iter di approvazione delle scelte generali, mentre proseguirà il confronto sui singoli progetti in vista di una progressiva realizzazione, che potrà essere avviata in alcune parti fin dalla primavera dell'anno prossimo, per poi proseguire per step successivi.